I N D I C E

SECRETO

ANEXO "MIKE"

C.O.A.C.
EXP. C. INTE NO Nº ∅417

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-D-26.

CLASIFICADO

INFORME DE LA COMPAÑIA HOTEL

(BIM 3)

OPERACION BORBON

a

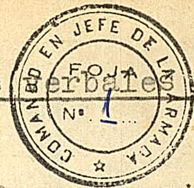
C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº 0417

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-D-26

CLASIFICADO

a: MISIONES ASIGNADAS EN OPERACIONES Y ORDENES COMPLEMENTARIAS VERBALES O ESCRITAS

SECRETO



a. Misiones asignadas en operaciones y órdenes complementarias verbales o escritas:

Tanto la misión asignada como las ordenes complementarias fueron recibidas en forma verbal.

El día 24 APR 82, se recibió la orden del Señor Comandante FIM1 de destacar la Ca Hotel a las Islas Malvinas, la que debería estar constituída por los siguientes elementos:

Pel Ca.

3 Sec Tir a dos Gpos cada una.

2 Gpos Amet MAG.

1 Pel Com.

1 Sec Cñ de 75 mm.

O sea que permanecerían en el continente los Mor 60/81 mm, los Lchz y un Gpo MAG de dicha Ca.

Asimismo se recibió la información de que en algún momento se agregaría a la Ca Hotel el siguiente personal ajeno al BIM3:

1 TFIM como segundo J Ca.

1 TFMD con un Gpo San.

1 Gpo Amet 12,7 con dotación adiestrada y munición.

1 Gpo Com.

Asimismo se ordenó que ese mismo día a 18ØØ hs, el personal mencionado de la Ca Hotel, debía encontrarse en el Aeropuerto de Río Grande a efectos de ser trasladado en un avión.

Antes de que dicho avión arribara, el Señor Comandante de la FIM1 CNIM Manuel TOME, se hizo presente en el Aeródromo mencionado para despedirse del personal que se destacaría y en esa circunstancia, le comentó al J Ca (TNIM Ricardo Daniel MAREGA) que la Ca Hotel iría a custodiar un Aeródromo de campaña y que la Ca dependería directamente del Señor CNIM Juan MOEREMANS, con el cual el J Ca debería tomar contacto para recibir órdenes detalladas.

Al arribar a Puerto Argentino, el J de la Ca se presentó al Señor CNIM Juan MOEREMANS, quien le manifestó que tendría como misión brindar seguridad a un Aeródromo de campaña existente en la Isla Borbón y a las Aeronaves de Aviación Naval que operarían desde el mismo (Cuatro Aviones Mentor T - 34), y en caso de no poder sostener la posición, replegarse, previa voladura de la pista y muelle existentes, las que estaban siendo preparadas por el personal de la Ca de Ingenieros Anfibios, destacados en ese lugar y a cargo del TFIM MARQUART.

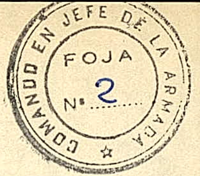
Con respecto a las comunicaciones y a requerimiento del J Ca, el Señor CNIM Juan MOEREMANS manifestó que el TFIM MARQUART tenía la ligazón establecida y que además se montaría una C.O.C. por parte del personal de Aviación Naval a destacar.

Asimismo se recibieron directivas con respecto al trato afable con los civiles y se ordenó tomar contacto con personal de Comandos Anfibios que habían efectuado reconocimientos de la Isla Borbón.

El día 26 APR 82, a Ø9ØØ hs aproximadamente, el J Ca y el J Sec Tir de la Ca Hotel, conforme a lo ordenado por el Señor CNIM Juan MOEREMANS, concurrieron a efectuar un reconocimiento de la Isla Borbón; con un Avión Skyband de la P.N.A.

Al regreso de dicho reconocimiento, el J Ca recibió la orden del Señor CNIM Juan MOEREMANS, de destacarse a la Isla Borbón con los siguientes efectivos:

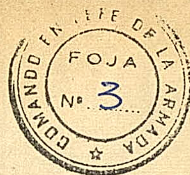
SECRETO



1 Gpo MAG.
1 Sec Tir a dos Gpos.
1 Sec Cñ de 75 mm.
El resto de la Ca debería permanecer en Puerto Argentino, excepto la 3ra Sec Tir y un Gpo MAG los que serían destacados frente a Puerto Argentino, para reforzar los efectivos del BIM2 en ese lugar.

b

b: PLANES Y ORDENES EMITIDAS.



b. Planes y ordenes emitidas: SECRETO

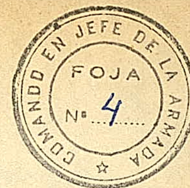
Luego de recibir la información de los Comandos Anfibios, que reconocieron la Isla Borbón y una vez obtenida una fotocopia de la cartografía correspondiente, el J Ca bosquejó la distribución de sus efectivos y en una reunión de Cuadros esa misma noche emitió una orden preparatoria verbal, que contemplaba la misión asignada, y las tareas generales para cada Sec Tir, para los Cñ S/R y para los dos Gpos MAG. Básicamente, una Sec Tir cubriría la pista, otra cubriría al morro al Norte de la pista y la restante conformaría la Res y destacaría patrullas a orden. Los Cñ S/R de 75 mm cubrirían la Bahía Elefante y preverían posiciones de cambio y suplementarias, mientras que los Gpos MAG se agregarían a las Sec que cubrirían la pista y el morro respectivamente. Al no ser destacada toda la Ca, debió modificarse esa orden, redactando el J Ca, una nueva orden, la cual fué impartida a todo el personal de Cuadros a su cargo y puesta en conocimiento del J de la Estación Aeronaval (TNAN PEREYRA DOZZO).
Esta orden contemplaba básicamente lo siguiente:

1. La Sec Tir a dos Gpos, estaría a cargo de la seguridad inmediata de la pista y aeronaves.
2. La Sec Cñ S/R de 75 mm, cubriría la Bahía Elefante.
3. El personal de Ingenieros Anfibios, daría la seguridad a la zona de alojamientos.
4. Otro Gpo Tir (Que arribó el día 30 APR 82), se constituiría en Res con el Gpo MAG agregado.

Además se determinaban las actividades a desarrollar por el personal de Aviación Naval, en caso de ataque real, procedimientos de Santo y Seña, toque de queda, relación con los civiles, horarios a cumplir, comunicaciones alámbricas y radioeléctricas, etc.
El resto de las órdenes emitidas se detallan en el punto d. para cada acontecimiento en particular.

C

C: MEDIOS QUE LE FUERON ASIGNADOS PARA CUMPLIR LA MISION.-



c. Medios que le fueron asignados para cumplir la misión:

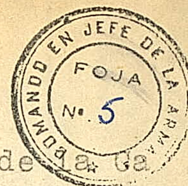
Fueron asignados los siguientes medios:

1 Gpo de Ing Anf.
1 Gpo de Com.
1 Pel San.
1 Sec Tir a dos Gpos.
1 Gpo Tir.
1 Sec Cñ S/R de 75 mm.
1 Gpo MAG.

d

d: RELACION DE ACONTECIMIENTOS

SECRETO



d. Relación de acontecimientos:

El día 24 APR 82 a 18ØØ hs, según lo ordenado, el personal de la Ca Hotel, mencionado en el primer párrafo del punto a; se encontraba en el Aeródromo de Río Grande, listo a embarcar en un avión Hércules para ser trasladado a las Islas Malvinas. El vuelo fué suspendido por condiciones climáticas adversas, para el día siguiente.
El día 25 APR 82 a Ø83Ø hs, previa despedida del Señor CNIM Manuel TOME, se destacó el primer escalón, constituido por:

1ra Sec Tir.
2da Sec Tir.
3ra Sec Tir.
2 Gpos MAG.

Quedando para el próximo vuelo lo siguiente:

1 Sec Cñ S/R.
Pel Ca.
Pel Com.
Bagaje.
Víveres.
Munición.
Equipo.

El primer escalón, a cargo del J Ca, arribó a Puerto Argentino el 25 APR 82 a 1Ø15 hs, aproximadamente y luego de permanecer unas dos horas realizando averiguaciones para localizar al Señor CNIM Juan MOEREMANS, se logró averiguar el teléfono correspondiente y se estableció la comunicación con dicho Capitán, quien manifestó que enviaría dos camiones para trasladar al personal del Aeropuerto a Puerto Argentino.
Una vez en Puerto Argentino, el J Ca se presentó al Señor CNIM Juan MOEREMANS, informando los efectivos con que contaba y los que llegarían en vuelos posteriores, al igual que los víveres y munición disponibles. El CNIM comentó la misión que tendría la Compañía y ordenó el contacto con los Comandos Anfibios y el reconocimiento del lugar, según lo expresado en el punto a.
Al regreso del reconocimiento se recibe la orden de destacar solamente al personal indicado en el último párrafo del punto a; y el día 27 APR 82 a Ø815 hs, se destacó el primer escalón de vuelo con destino a la Isla Borbón a cargo del GUIM Daniel MONTALVO quien previamente recibió directivas el J Ca con respecto a las actividades a desarrollar una vez arribado a la misma. (Alojamiento del personal, estiva y arrancho de equipo, víveres y munición, recibimiento de los posteriores escalones de vuelo, coordinaciones con el TFIM MARQUART, órdenes a la población civil).
Asimismo se fueron adelantando, ese mismo día la construcción de las posiciones para dar seguridad a la pista y se continuó con las mismas al día siguiente.
Posteriormente el J Ca redactó la orden de operaciones para brindar seguridad a la pista y Aeronaves, teniendo en cuenta la misión asignada, según lo expresado en el punto b; último párrafo.

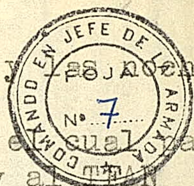
SECRETO



El día 30 APR 82 a 183Ø hs se incorporó a la fuerza efectiva un Grupo de Tiradores de la 2da Sección de Tiradores y el J Sec, como asimismo dos Cabos y seis Conscriptos de comunicaciones de la FAPA y el CSEN Raúl CORDOBA del BIM3, los que fueron puestos en conocimiento del Plan de Defensa y distribuídos en los sectores correspondientes.
El personal de Aviación Naval ya se encontraba en la Isla desde el día 29 APR 82 y el equipo de radio de la C.O.C. Aeronaval funcionó apartir del día 28 APR 82.
El día 1 MAY 82 llegaron a la Isla seis (6) Pucará provenientes de Darwin quienes permanecieron en ese lugar esperando órdenes. Ese mismo día fué rescatado el Teniente PERONA de Fuerza Aérea, quien chocó con un Harrier y debió eyectarse cayendo al Noroeste de nuestra posición.
Al día siguiente 2 MAY 82 se retiraron los cinco (5) Pucará quedando uno que había roto el tren de aterrizaje al carretear luego del aterrizaje. A la noche se alertó el dispositivo por disparos provenientes del muelle, actuando la Reserva a órdenes del J Ca, la que se destacó hasta el lugar verificando que uno de los centinelas abrió fuego por que uno de los Suboficiales de Aviación había ido hasta el muelle y al regresar de noche y en horario no autorizado (Toque de queda) no conocía el Santo y Seña, a pesar de las recomendaciones efectuadas por el J Ca.
Hasta ese momento el tiempo estuvo lluvioso, el terreno se fué tornando cada vez más intransitable y anegadizo y algunos Conscriptos ya presentaban signos de resfríos ó bronquitis, No obstante se continúan cubriendo las posiciones y trabajando en su mejoramiento.
El día 4 MAY 82 aterrizaron nuevamente cinco (5) Pucará provenientes de Darwin por una alarma de bombardeo enemigo en ese lugar y asimismo el Skyband de la P.N.A. que realizaba su último viaje trayendo el resto del bagaje de Compañía. Los víveres frescos fueron despachados por mar antes de que el Jefe de la 2da Sec, viajara a la Isla. Ese día también aterrizó un helicóptero de la P.N.A., con lo que sumábamos la siguiente cantidad de Oficiales:

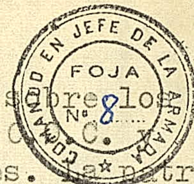
3 Oficiales de I.M.
6 Oficiales de Aviación Naval.
5 Oficiales de Fuerza Aérea.
4 Oficiales de P.N.A.

El día 5 MAY 82, se minimizaron las tareas al aire libre por la lluvia y se cubrieron igualmente las posiciones según lo previsto en el Plan de Defensa. Hasta el día 11 MAY 82, el mal tiempo y las lluvias fueron inundando las posiciones y se evacuaron algunas que ya no podían ocuparse por que a pesar de ser desagotadas, brotaba el agua nuevamente por debajo de las mismas.
El día 11 MAY 82, el J Ca ordena evacuar las posiciones y modifica el dispositivo defensivo, manteniendo el Puesto Comando en la tranquera de entrada al caserío, La Sec Res en el galpón de esquila (al Sur de la misma), los Cñ de 75 mm S/R en la Bahía Elefante y con nuevas posiciones, al Oeste de la tranquera de entrada al caserío, se mantendría la observación sobre el sector Oeste de la Pista, sobre la playa. El personal que restaba ubicar en posición reforzaría el sector de alojamientos y la Res mantendría las dos MAG agregadas. El tiempo continuó con nieblas y lluvias.



La visibilidad se reduce hasta 200/300 metros durante el día y las noches son cada vez más frías.
El día 12 MAY 82, aterrizó un helicóptero de la Fuerza Aérea el cual parte hacia Puerto Argentino, replegando al TNAN PEREYRA DOZZO y al TNAN OBERTI, quedando como más antiguo de Aviación Naval el TF CASTRO (CASO).
Al día siguiente aterrizó un helicóptero Chinook trayendo algo de víveres y equipo a cargo del SSIM José TREJO (Enc Ca). Dicho helicóptero se retiró luego de dejar los víveres y el SSIM José TREJO, permaneció en la posición por orden del J Ca, a efectos de conformar con dos ó tres hombres una patrulla y cubrir un puesto de observación en el morro al Norte de la pista. Los días continuaron con nieblas, humedad y escasa visibilidad, hasta el día 15 MAY 82, a las Ø41Ø hs, en que se alerta el dispositivo por una luz de bengala blanca proveniente del sector de Bahía Elefante.
A continuación de dicha luz comenzó el fuego naval sobre la pista y el sector de posiciones que no estaban ocupadas por seguir totalmante inundadas. De inmediato el J Ca se destacó con el GUIM Daniel MONTALVO, hacia la tranquera mientras el GUIM César MAZZA se hizo cargo de la Sec Res. Al llegar a la tranquera, el J Ca se puso en comunicación con los Cñ de 75 mm en Bahía Elefante, quienes le informaron que desde esa posición no veían nada.
El J Ca luego de apreciar que lo que el enemigo realizaba era fuego naval y que posiblemente estuviera desembarcando en las playas de Bahía Elefante ó al Norte de la Isla ordenó, al GUIM Daniel MONTALVO preparar una patrulla para concurrir a orden al sector de la pista para verificar daños y actividades del enemigo; a los Cñ de 75 mm, replegarse por si se tenía que volar la pista, hacia el sector de la tranquera por camino previsto, y el GUIM César MAZZA organizar la posición defensiva en la tranquera para recibir al enemigo y a la patrulla del GUIM Daniel MONTALVO que se destacaría en caso de que se intente un avance sobre el caserío.
El fuego naval era nutrido y contínuo, con proyectiles trazantes.
No se escucharon disparos de armas automáticas ni se observó presencia de enemigo en la zona.
De inmediato se destacó el J Ca con el GUIM Daniel MONTALVO y su patrulla hacia la pista y al llegar a la media pendiente de la elevación anterior de la pista se observó, por el flanco derecho una columna de hombres que avanzaba hacia la tranquera.
Se ordenó posición y se requirió el Santo y Seña, el que fué respondido por dicho personal, que resultó ser la Sec Cñ S/R la cual se replegaba recostada sobre la derecha del camino de repliegue ordenado.
El J Ca ordenó que continuaran el repliegue hacia la tranquera.
Al llegar al borde de la altura mencionada, el J Ca y la patrulla del GUIM Daniel MONTALVO, fueron sorprendidos con fuego de proyectiles de grueso calibre que caían en forma de barrera delante del lugar alcanzado y a escasos metros delante (Aparentemente fuego naval). Al ser neutralizado el avance, el J Ca ordenó volver desplegados hacia la tranquera y hacerse fuertes en esa posición.
Una vez alcanzado ese lugar se distribuyó el personal y se ordenó accionar la voladura de la pista la que no detonó en su totalidad (Cordón detonante húmedo y aparententemente cortado en algunos tramos por el enemigo), solo volaron algunas cámaras. Luego de este hecho, finalizó el fuego naval y todo quedó en silencio, siendo las Ø515 hs, aproximadamente.
El J Ca ordenó al Cabo de Cñ S/R, destacar una patrulla para replegar dos Cñ S/R hasta esa posición y el GUIM Daniel MONTALVO, destacarse hasta

SECRETO

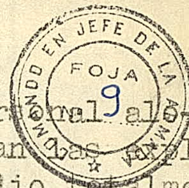


la altura de la pista para observar los daños del fuego naval sobre los aviones y/o presencia del enemigo. El J Ca se comunicó con la C.O.C. y solicitó reconocimiento aéreo de la Isla con las primeras luces. La patrulla destacada informó por radio que no se vía actividades del enemigo y que se apreciaban tres fogatas, aparentemente aviones en llamas. Se le ordenó replegarse a la tranquera y ocupar el dispositivo en ese lugar hasta que aclarara. Se reiteraron los pedidos de reconocimiento aéreo y alrededor de las Ø8ØØ hs, al no satisfacerse los mismos, el J Ca se dirigió a la C.O.C. y con un equipo instalado por personal de Fuerza Aérea, el día anterior, entró en ligazón con el Señor CNIM Juan MOEREMANS, a quien le informó todo lo ocurrido. Otra patrulla ya se había destacado a la pista, para reconocer detalladamente los daños y confirmó luego, que todos los aviones estaban sin servicio y/o destruídos yque el enemigo había estado en la pista, pués fueron encontrados lanzacohetes descartables, bandas de MAG, cápsulas de MAG servidas, cordón detonante, cargas preparadas y pedazos de envoltorio de paquetes de curación individual del enemigo. De todo esto se informó por radio al Señor CNIM Juan MOEREMANS, y al reiterarse el pedido de reconocimiento aéreo, el mismo manifestó que enviaría personal a pié para realizar dicha tarea. A todo esto el personal de la Fuerza Aérea y la P.N.A. recibió la orden de evacuación luego de informar que los aviones habían sido puestos fuera de combate. a 1315 hs, llegó un Chinook con personal de Comandos del E.A., a cargo del Mayor CASTAGNETO. En dicho helicóptero se replegó el personal de Fuerza Aérea y de P.N.A. y al día siguiente llegó un helicóptero trayendo al Señor CFIM CRAVERI, quien entrevistó al J Ca, a los JJ Sec y al personal de guardia durante el ataque a efectos de investigar los hechos ocurridos. En el helicóptero mencionado, los Comandos del E.A., realizaron un reconocimiento detrás del morro al Norte de la pista, regresando sin haber encontrado enemigo en la zona.

Se dieron directivas para concentrar a todos los civiles en una sola casa para su mejor control. Los Comandos del E.A., pernoctaron en la Isla, ocupando dos de las casas desocupadas por los civiles.

Se destacó esa noche un pelotón de tiradores y una MAG en el sector del tanque de agua, sobre el extremo Sur de la pista, con comunicación alámbrica, con el Puesto Comando. La noche transcurrió con varias series de disparos por parte de los centinelas apostados, comprobándose en todos los casos que eran motivados por la tensión producida por el ataque anterior y se disparaba a todo bulto que se movía, (Animales, ovejas, etc.). Luego se retiraron los Comandos en otro helicóptero y se trasladó la C.O.C. (que hasta ese momento funcionaba en la Escuelita), a una de las viviendas, por orden del J Ca, quien además emitió directivas para la recuperación del armamento de los aviones (Ametralladoras y coheteras) y su adaptación para el dispositivo defensivo. Asimismo se modificó la disposición de los Cñ S/R de 75 mm y se reestructuró el dispositivo defensivo perimetral. Los días transcurrieron fríos y nublados. Se continuó con las tareas de adaptación e instalación de coheteras y ametralladoras MATRA, cubriendo el sector de pista y Bahía Elefante y de recuperación de proyectiles 7,62 mm y bandas de las MATRA de los T - 34. Asimismo se repusieron las voladuras en la pista y se duplicó elcircuito con cordón detonante. En la madrugada del 20 MAY 82, a Ø215 hs, se produjo un incendio en una de las viviendas, debido a la explosión del tanque de una cocina a kerosene que funcionaba en ese lugar para cocción del pan. El incendio se propagó rápidamente y se debió abandonar la vivienda sin poder acercar

SECRETO



se debido a las explosiones del armamento y municiones del personal alojado (Granadas de mano PEDF, PDF). Se trabajó luego que cesaran las explosiones hasta la tarde del día siguiente para dominar el incendio totalmente. Hubo pérdidas de fusiles, pistolas y parte del equipo del personal alojado (Suboficiales y Cabos) y de prácticamente todos los elementos de sanidad, ya que en uno de los dormitorios funcionaba la enfermería. No se produjeron heridos ni bajas en el personal.
A partir del día 21 MAY 82, comenzó la actividad aérea enemiga en nuestra vertical; manteniéndose 1/2 PAC permanentemente en el aire. Se ordenó minimizar los mivimientos diurnos y se dieron directivas para caso de ataque aéreo tanto al personal militar como a los civiles. Asimismo se ordenó mantener informado al continente acerca de toda actividad aérea y de todo tipo que realizara el enemigo y que fuera avistada ó detectada.
Posteriormente fueron rescatados dos aviadores de Fuerza Aérea, que cayeron al Norte de nuestra posición:

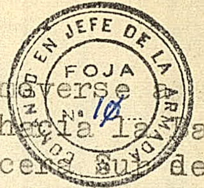
Mayor PUGA.
Capitán DIAZ.

Asimismo fueron recogidos los restos de otro aviador puesto fuera de combate en el mismo sector: Teniente VOLPONI, los que fueron entregados al Mayor PUGA, al ser evacuados en un avión Twin - Oter de Fuerza Aérea ambos pilotos, el día 29 MAY 82, a las 18ØØ hs. Con ellos se replegaron, por orden de la C.O.C. del continente, los siguientes Oficiales de Aviación Naval:

TFAN FERNANDEZ VIDAL.
TCAN MANZELLA.

Asimismo, durante este período, se recibieron ataques aéreos sobre la pista, en reiteradas oportunidades, con bombas tipo "BELLUGA" y con retardo; por lo que se incrementaron las medidas de seguridad en lo que hace a observación y minimización de movimientos diurnos.
El día 25 MAY 82, se ordenaron varias patrullas de observación y reconocimiento a distintos sectores de la Isla próximos a nuestra posición. La destacada al Norte a cargo del J Ca, detectó la presencia de dos fragatas enemigas, de lo cual se dió parte al continente y desde allí se envió un ataque aéreo que puso fuera de combate a una fragata y obligó a retirarse a la otra. Luego se sabría que se trataba del COVENTRY por restos de un bote salvavidas que la marea acercó a las playas de la Bahía Elefante.
Después el 31 MAY 82, se continuó enviando patrullas de observación al morro cuando las condiciones de visibilidad lo permitían y hacia el Sur de nuestra posición. El 1 JUN 82, fué evacuado el resto del personal de Aviación Naval excepto un Cabo de comunicaciones y un Cabo de armas en dos SEA - KING los que trajeron diez (10) visores nocturnos, que fueron repartidos e instruído el personal para su uso, cuidado y mantenimiento.
A los 45 minutos de haberse retirado los helicópteros, sobrevoló la posición un Harrier, lanzando dos bengalas y recorriendo el sector de casas y el sector de pista.
A media noche se alertó nuevamente todo el dispositivo por escucharse claramente un helicóptero sobrevolando la Bahía Elefante, de inmediato se observó una bengala blanca y comenzó a recibirse fuego apreciado como de morteros medianos ó fuego naval, el cual duró dos horas y media y ba-

SECRETO



tió todo el perímetro del caserío sin permitir prácticamente moverse a nadie. A pesar de la neutralización, se destacaron patrullas hacia la Bahía Elefante, las que no pudieron avanzar más allá de la cabecera Sur de la pista ya que eran batidas con presición en los lugares alcanzados, se efectuaron, a órdenes del J Ca, disparos de Cñ S/R de 75 mm hacia el sector donde se apreciaban las bocas de fuego pero sin precisión dada la distancia y las carácterísticas de esta arma. Al cesar los fuegos, no hubo bajas propias. Este bombardeo duró aproximadamente 2 horas y 30 minutos.

Durante los días subsiguientes se continuaron enviando algunas patrullas de observación al morro, y el enemigo continuó bombardeando u hostigando con Cñ de 30 mm la pista (Harrier). Todas estas actividades fueron comunicadas sistemáticamente al continente (C.O.C. Aeronaval Río Grande), al igual que las luces very y/o resplandores sobre el horizonte durante la noche, al Sureste y Este de nuestra posición como asimismo ruido de motores a explosión al Suroeste.

El 6 JUN 82, se recibió del continente el saludo del CNIM Manuel TOME, lo que levantó notablemente la moral del personal; y se solicitaron los requerimientos que habían sido reiterados en diversas oportunidades y de los cuales se recibieron solamente diez (10) visores nocturnos con los helicópteros mencionados anteriormente.

Los días subsiguientes se detectó actividades de un helicóptero enemigo que sobrevolaba periódicamente el sector de la Bahía Elefante, lejano a la costa, y en dos oportunidades otro helicóptero sobrevoló el caserío y el sector de pista, a los cuales se les disparó pero lograron alejarse, uno de ellos aparentemente averiado.

El 10 JUN 82, se estableció una comunicación con el continente donde informaron que ya estaban listos los requerimientos y que el "BAHIA PARAISO" enviaría un helicóptero para evacuar a un conscripto accidentado (Disparo en mano derecha con probable pérdida del dedo índice). Dicho helicóptero se hizo presente al día siguiente y en él se evacuaron al GUIM César MAZZA, quien sufriera una lesión en el oído izquierdo por la explosión de un PDEF y el Conscripto herido en la mano derecha. Asimismo visitó la Isla un miembro de la CRUZ ROJA INTERNACIONAL, quien dialogó con el J Ca y con los civiles, retirándose muy conforme del lugar. El helicóptero, que efectuó alrededor de ocho (8) vuelos desde el buque a la Isla reaprovisionó con algunos víveres (Dulce de membrillo y batata, harina, quesos, etc.), a la posición y elementos de sanidad como asimismo mudas de recambio para el personal.

El día 15 JUN 82, se recibió un llamado del continente (C.O.C. de Río Grande), ordenando la destrucción del material criptográfico, claves y el suncho. Se interrgó sobre la situación y sobre instrucciones con respecto a la destrucción del material bélico, explosivos, etc, y desde el continente ordenaron destruir solamente lo mencionado y esperar al día siguiente el arribo de un helicóptero que probablemente sería INGLES al cual no se le debería disparar ya que se estaba dialogando en Puerto Argentino y dicho helicóptero traía personal para dialogar con el J Ca. Luego de ese diálogo el J Ca debería solicitar instrucciones nuevamente por ese medio, pero en "PUBLICO" (Sin utilizar el suncho ní las claves que como se mencionara, deberían ser destruídos de inmediato).

Al día siguiente (15 JUN 82), aproximadamente a las 1000 hs, se hizo presente el helicóptero, al Sur de la posición, con una bandera blanca a la vista y suspendido a unos 20 metros de altura. El J Ca dió parte al continente y se le ordenó hacer aterrizar al helicóptero. Una vez en tierra

descendieron del mismo tres Oficiales INGLESES, desarmados, los que manifestaron que tenían órdenes de hacer formar a todo el personal e incautar todo el material bélico existente. El J Ca informó al continente y desde allí se le ordenó que entregara todo el armamento y que cumplieran las directivas de los INGLESES. Al interrogar sobre la rendición, la C.O.C. de Río Grande contestó que había caído Puerto Argentino y que debíamos rendirnos.

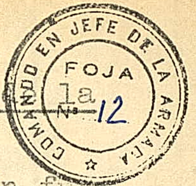
Luego, pernoctó toda la Ca en el galpón de esquila y al día siguiente, previo recorrido del lugar, incluyendo las costas de Bahía Elefante y la pista la Ca fué trasladada la Bahía AJAX, frente al establecimiento San Carlos en sucesivos vuelos de helicópteros de 16 hombres cada uno, sin armamento, con el mínimo de equipo posible y sin el bagaje. En dicho lugar fué revisada la Ca completa, despojada de todos sus elementos excepto la ropa de abrigo y los elementos indispensables para vivir (Elementos de aseo, una cuchara, una marmita, una caramañola, etc.).

Allí permaneció el personal de la Ca destacado en la Isla Borbón junto con resto de los prisioneros de otras fuerzas, hasta el día 30 JUN 82 en que todos los prisioneros fueron embarcados en el buque INGLES ST EDMUND, hasta el día 14 JUL 82, en que fueron desembarcados en Puerto Madryn y regresados a sus destinos el mismo día.

e

e: FACTORES QUE DIFICULTARON O FAVORECIERON EL CUMPLIMIENTO DE LA MISION.-

SECRETO



e. Factores que dificultaron o favorecieron el cumplimiento de la Misión:

Los factores que dificultaron el cumplimiento de la Misión fueron:

1) Cambio del objetivo impuesto (Inicialmente se dispuso dar seguridad a 4 aviones MENTOR T-34, de Aviación Naval, a los que sin previo aviso se agregaron 6 aviones PUCARA de Fuerza Aérea y un avión SKYBAND de la P.N.A.) sin modificarse los medios ni los efectivos para dar seguridad.

2) Alteración de los efectivos dispuestos en principio por el Comando de la I.M. y los cubiertos finalmente por disposición superior.

No existen factores que hayan favorecido el cumplimiento de la Misión.

f

f: ALISTAMIENTO Y PREPARACION PARA EL COMBATE DE LAS UNIDADES O FRACIONES DESTACADAS.

SECRETO



f. Alistamiento y preparación para el combate de la Unidades o fracciones destacadas:

1) Alistamiento: se cumplió sin inconvenientes con el P.O.N. de Alistamiento de la Unidad.

2) Preparación para el combate de la Ca. HOTEL:
Se alcanzaron los siguientes niveles:

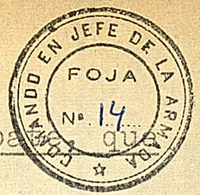
- COMBATE: Inicialmente NIVEL MINIMO. Durante la permanencia en MALVINAS MINIMO/ACEPTABLE.

- TIRO: NIVEL MINIMO en Armas Mayores .
NIVEL ACEPTABLE en Armas Menores.

g

g : NIVEL DE ADIESTRAMIENTO GENERAL O INDIVIDUAL PARA EL COMBATE QUE EXIGIA EL CUMPLIMIENTOS DE LA MISION.-

SECRETO



g. Nivel de Adiestramiento general e individual para el combate, que exigía el cumplimiento de la Misión:

1) Nivel individual: DESEABLE

2) Nivel general: ACEPTABLE

h

h: ACCION DE LAS UNIDADES DE APOYO LOGISTICA.

SECRETO



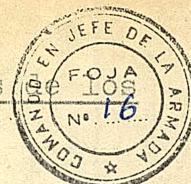
h. Acción de las Unidades de Apoyo Logístico:

No hay comentarios que formular.

i

i : CIRCUNSTANCIAS RELACIONADAS CON LAS PERDIDAS Y/O AVERIAS DE LOS MAYORES ITEMS .-

SECRETO



i. Circunstancia relacionadas con las pérdidas y/o averias de los mayores items:

Luego de haberse ordenado la rendición, por iniciativa propia se destruyó ó inutilizó el siguiente material:

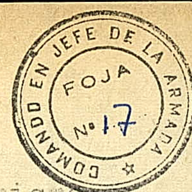
- Equipos de comunicaciones portátiles.
- Aparatos de puntería de Cañones S/R de 75-22 mm.
- Documentación clasificada y reglamentos.
- Prismáticos y brújulas.

El resto del material y armamento, por orden de CATEDRAFICO fue entregado al Eno.

j

j: COMPORTAMIENTO GENERAL DEL PERSONAL SUPERIOR.-

SECRETO



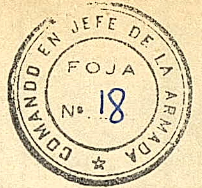
j. Comportamiento general del Personal Superior:

El personal superior actuó con entereza, dominio de si mismo y asendrado espíritu de lucha.

K

K: ACTUACIONES DESTACADAS O DUDOSAS:-

SECRETO



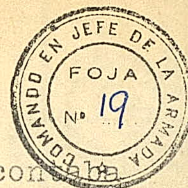
k. Actuaciones destacadas o dudosas:

Ninguna en particular.

1

1: CANTIDAD DE ABASTECIMIENTOS QUE SE DISPONIA :-

SECRETO



1. Cantidad de Abastecimientos que se disponía:

Al ser destacada la Compañía HOTEL a las ISLAS MALVINAS, contaba con los siguientes abastecimientos:

Clase I: 2 DDA Ración "C"
1 DDA Agua
2 DDA Víveres frescos

Clase II: Asignación Básica
Equipo de recambio retirado del B.I.M. Nº 5.

Clase V: Asignación Básica

Una vez arribada la Compañía a las ISLAS MALVINAS, se retiraron los siguientes abastecimientos:

Clase I: Víveres frescos para 30 días

Clase III: 1 tambor de 200 litros de gas-oil.

Clase V: 46.400 tiros calibre 7,62 mm
520 tiros C/Ñ S/R de 75-22 mm
75 PDEF
30 PAF
60 granadas de mano

La fracción destacada a la ISLA BORBON fue reabastecida a posteriori con víveres frescos para otros 30 días y posteriormente se recibió otro refuerzo de víveres enviado por el helicóptero del Buque Hospital BAHIA PARAISO; al igual que elementos de sanidad.
En la ISLA BORBON, la fracción de Ingenieros destacada contaba con elementos de Sanidad y Raciones "C" para unos 30 días para 17 hombres aproximadamente.

RICARDO DANIEL MAREGA
Teniente de Navio de I.M.
Jefe de Ca